



Ystads kommun

Antagen av kommunfullmäktige i Ystad 2015-09-17, § 132

Cykelstrategi Ystads kommun

Dnr: SAM 2012/10158

Cykelstrategi Ystads kommun

Antagandehandling

April 2015

Bildkällor: Illustrationer, foton och kartor är om inget annat anges framtagna av Ystads kommun

Kommunens organisation

Niklas Tengheden, planarkitekt och handläggare

Leila Ekman , stadsarkitekt

Tobias Gustafsson, gatu- och trafikingenjör

Emilia Löfgren, teknisk chef

Anna Möller, f.d. planchef

Referensgrupp med representanter från kommunens förvaltningar

Om cykelstrategin

Vad innebär en cykelstrategi

En cykelstrategi är ett dokument som på en övergripande nivå ger en beskrivning av cykeltrafiken i kommunen och visar på hur denna kan utvecklas. Strategin ska utgöra ett bra underlag vid annan planering och framtagande av planer. Cykelstrategin kommer bland annat att utgöra en grund för det kommande arbetet med att ta fram en cykelplan för kommunen innehållandes åtgärdsförslag för cykelvägar, cykelparkeringar och åtgärder för att underlätta och förbättra säkerheten för cyklister i kommunen.

Mål

Cykelstrategin görs för att kunna belysa cykelfrågorna och lättare kunna integrera och ta hänsyn till dem i övrig planering. Cykelstrategin syftar till att öka kunskapen kring cyklingen i kommunen och på det sättet kunna ge bättre förutsättningar för cyklisterna på sikt och därmed kunna öka cykeltrafikens andel i Ystads Kommun.

Målgrupper

Cykelstrategins direkta målgrupper är politiker och tjänstemän i Ystads kommun. Även grannkommunerna inklusive Bornholm är målgrupper.

Avgränsning

Cykelstrategin är avgränsad geografiskt till Ystads kommun men med utblickar mot grannkommunerna och Bornholm.

Strategin innebär inte en utbyggnadsplan av cykel-

vägar utan är ett mer övergripande dokument där cyklingen i kommunen framförallt beskrivs och analyseras.

Gällande planer och mål

Det finns ingen cykelstrategi sedan tidigare för Ystads kommun. Det finns en gällande cykelplan för Ystad från år 1998.

Den gällande översiktsplanen för Ystads kommun antogs år 2005. I denna framförs att det är viktigt att cykelvägarna i staden ansluter till mindre trafikerade vägar utanför staden samt att cykelvägarna skall anpassas till gröstrukturplanen. Det är också viktigt att både trafiksäkerhetsaspekter och jämställdhetsaspekter beaktas.

Just nu pågår arbetet med att ta fram en fördjupad översiktsplan över tätorten Ystad. I samrådshandlingen uttrycks att en satsning på gång- och cykeltrafik är önskvärd och att detta kan bidra till att minska bilresorna inom staden.

I det folkhälsopolitiska programmet för Ystads kommun 2013-2018 antaget av kommunfullmäktige 2013-01-17 är ett av de prioriterade målen en ökad fysisk aktivitet. Där är ett av delmålen är att alla medborgare har tillgång till attraktiva och säkra cykel- och gångbanor.

Process

Som en del av arbetsprocessen har cykelstrategin varit på remiss under januari-februari 2015 och därefter uppdaterats efter de synpunkter som inkommit.

Cykelstrategin kommer ligga till grund för det fortsatta arbetet med att ta fram en cykelplan för kommunen.

Sammanfattning av cykelstrategin

Ystad är en stad där avstånden är korta vilket är en stor kvalitet i en cykelvänlig stad. Bilen är det i särklass mest dominerande färdssättet men jämfört med flera andra skånska kommuner är det många som cyklar i Ystad. De flesta cykelolyckorna i kommunen är singelolyckor och sker inne i tätorten Ystad.

För att Ystad ska utvecklas mot att bli en bättre stad och kommun att cykla i har fem strategier formulerats. Dessa är:

- (x) Koppla ihop staden med ett sammanhängande cykelväg nät
- (x) Bättre standard på cykelvägnätet
- (x) Koppla ihop staden med landsbygden
- (x) Utveckla bytespunkterna
- (x) Information och skyltning

Innehåll

Om cykelstrategin	3
Sammanfattning av cykelstrategin	3
Om cykling	5
Bakgrund	6
Olika cyklister, olika behov	7
Om cyklar	8
Om cykeltrafik	9
Analys/Nulägesbeskrivning	11
Cykelvägnätet	12
Stadens form och storlek	13
Viktiga stråk i Ystad	13
Drift och underhåll	16
Bytespunkter	16
Ta med cykel på tåg, buss och färja	19
Cykling på landsbygden	20
Cykelstölder	23
Trafiksäkerhet	23

Resvaneundersökning	27
Cykling till skolor	28
Snabbenkät vid stationen	29
Skyltning	30

Strategier 31

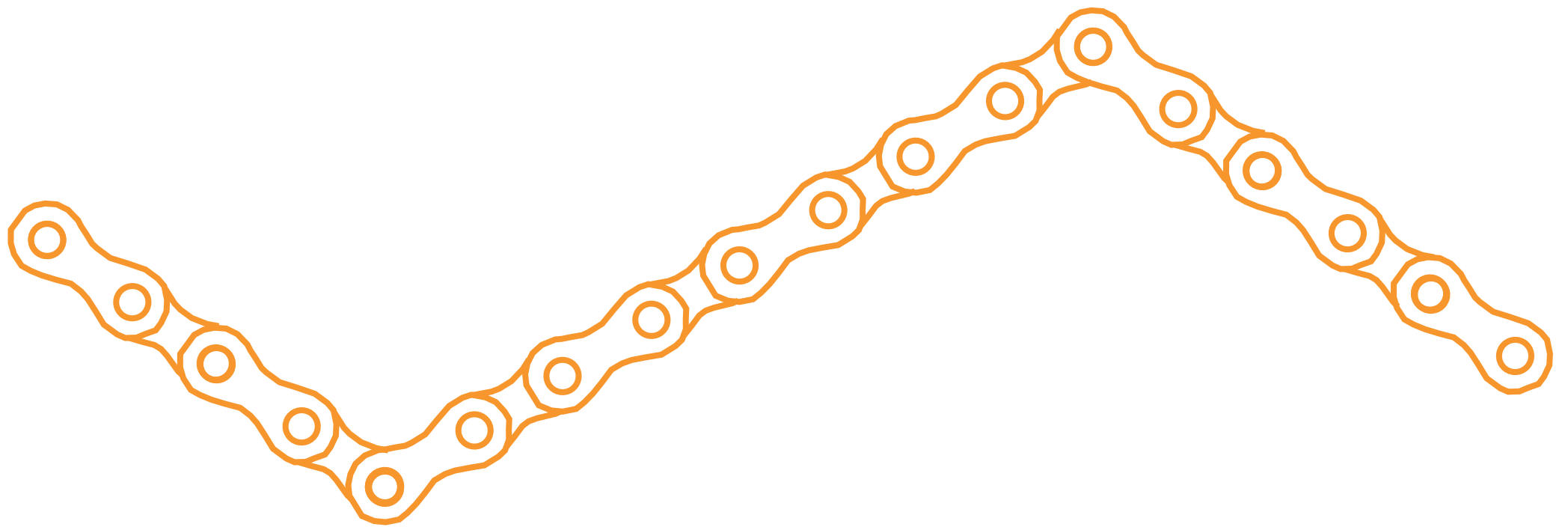
Koppla ihop staden med ett sammanhängande cykelvägnät	32
Bättre standard på cykelvägnätet	33
Koppla ihop staden med landsbygden	34
Utveckla bytespunkterna	35
Information och skyltning	36

Referenser 37

Läshänvisning

Cykelstrategin består av de tre delarna: *Om cykling*, *Analys och nulägesbeskrivning* samt *Strategier*. Den första delen behandlar cykling generellt och vad som kan vara viktigt att tänka på vid planering för denna. I den andra delen ges en övergripande beskrivning av hur cyklingen ser ut i Ystads kommun. Med nulägesbeskrivningen som grund presenteras i den tredje delen på en övergripande nivå ett antal områden som Ystad bör satsa på för att förbättra förutsättningarna för cyklisterna i kommunen.

Fokus i dokumentet ligger framförallt på att redogöra för de befintliga förhållandena samt inriktning på fortsatt arbete för att främja cykling.



Om cykling

I detta avsnitt beskrivs cykling generellt och vad som kan vara viktigt att tänka på vid planeringen för denna.

Bakgrund

På 1930-talet började modernismens tankar få sitt stora genomslag. De centrala idéerna var framkomlighet och rörelse vilket innebar att motordrivna färdmedel fick en dominerande roll inom samhällsplaneringen. I Sverige fick bilen sitt stora genomslag under 1960-talet vilket i längden ledde till att många trafikmiljöer blev osäkra och otrivsamma för fotgängare och cyklister. På många håll innebar detta också att andelen cyklister minskade. Under de senaste decennierna har cykeln som transportmedel fått en allt mer ökad betydelse inom planeringen igen. I arbetet för ett hållbart samhälle ses användningen av cykeln som en stor potential. Att välja cykeln framför bilen är bra av en rad anledningar. Att få fler människor att cykla till vardags innebär en förbättrad folkhälsa. Många människor har idag en stillasittande vardag och når inte upp till en tillräcklig nivå av daglig motion. Låg fysisk aktivitet innebär en ökad risk för kroniska sjukdomar såsom högt blodtryck, övervikt, och hjärt- och kärlsjukdomar. (Cykelstaden 2011)

Cykeln drivs inte av fossila bränslen och ger därmed inte upphov till några utsläpp som kan vara skadliga för människan och miljön. Många svenska tätorter har idag problem med att upprätthålla luftkvaliteten. Trafikbuller är också ett stort problem och är idag den miljöstörning som berör flest människor. Transporter med cykel möjliggör möten med andra människor och ger mer direkta upplevelser av den omgivande miljön. Ett ökat socialt utbyte är positivt då det gör

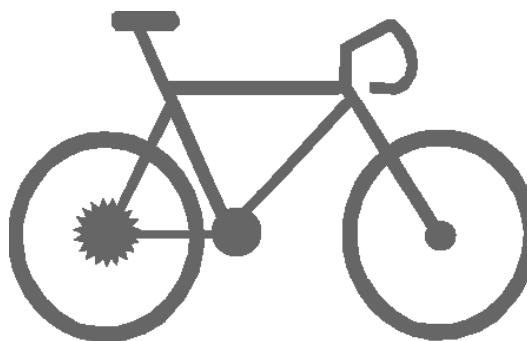


att städer uppfattas som säkrare och mer attraktiva. (Cykelstaden 2011)

Cyklar tar väsentligt mycket mindre plats än vad bilar gör. Planeringen för bilar har lett till att städer glesas ut och avstånden ökar. Detta försvårar möjligheterna för ekonomiskt och socialt utbyte. Med ökade avstånd kräver många lokaliseringar tillgång till bil. Det är dock fler människor som har tillgång till cykel än som har tillgång till bil. Med en kompaktare stad ökar tillgängligheten för cyklister och ger ett ökat underlag för lokal service. (Cykelstaden 2011)

Olika cyklister, olika behov

Som beskrivits tidigare är det positivt av en rad skäl att få fler människor att cykla. Från cyklistens perspektiv är det dock inte alltid primärt att man cyklar för till exempel miljöns skull. Ofta väljs cykeln som transportmedel om det är ett smidigt och snabbt sätt att nå sin destination. Men cyklister är olika och har olika behov och framförallt olika syften med sitt cyklande. För att belysa detta har fyra olika typer av cyklister skissats fram nedan.



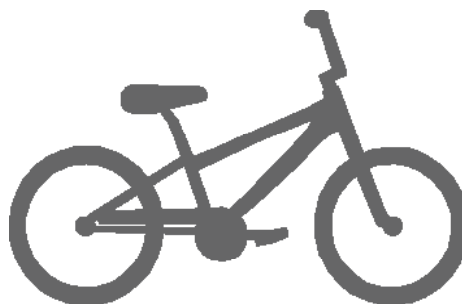
(x) Motionären och tävlingscyklisten

Denna cyklist vill kunna cykla i höga hastigheter på cykelvägar eller vägar med bra och jämn beläggning som sopats rena från vägsalt etc. Vid denna typ av cykling finns det inte några direkta målpunkter utan det handlar i regel mer om sträckor. Den här typen av cykling är framförallt förekommande under den varmare delen av året.



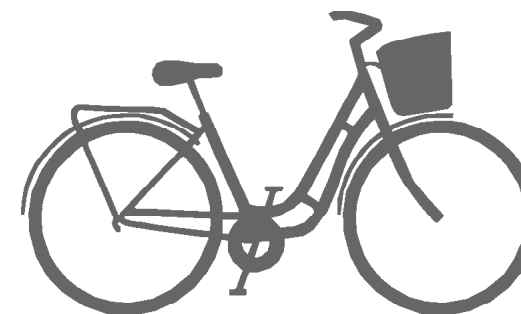
(x) Pendlaren

För denna kategori av cyklister är det viktigt att kunna ta sig från punkt A till B så snabbt som möjligt. Resan kan även innebära en kombination av flera transportslag. Till exempel cyklar man till stationen för att sedan ta tåget eller bussen vidare till arbetet. Dessa resor är ofta förhållandevis korta även om det finns pendlare som är villiga att cykla längre. Några viktiga målpunkter för dessa cyklister är arbetsplatser, bostadsområden, dagligvaruhandel och bytespunkter till kollektivtrafik. För denna kategori är det även intressant att kunna cykla året om och man behöver kunna lita på att cykelvägarna underhålls och är körbara även vintertid. Det är också viktigt med bra cykelparkeringar där cykeln kan stå säkert en längre tid.



(x) Skoleleven

Det är viktigt att få yngre människor att cykla för att grundlägga ett beteende och en vana av trafiken redan i unga år. Denna kategori cyklister har en del gemensamt med pendlaren men ställer högre krav på trygghet och säkerhet. Separerade cykelvägar och planskilda korsningar vid större vägar är viktigt för de yngre barnen. Målpunkter för denna grupp är bostadsområden, skolor, idrottsplatser och andra platser kopplade till fritidsaktiviteter.



(x) Fritidscyklisten

Rekreation är också ett vanligt skäl att välja cykeln. Detta är ett bra och avkopplande sätt att komma ut och se sin omgivning. Denna kategori av cyklister vill kunna cykla längs natursköna stråk i vackra miljöer. Denna grupp innehåller även barnfamiljer på cykel. Målpunkter är rekreationsområden, stränder och sevärdheter som slott eller pittoreska byar. Även bytespunkter till andra trafikslag såsom tåg eller färjor är viktiga målpunkter. Då denna cyklist inte alltid är bekant med omgivningen är det viktigt att underlätta orienterbarheten genom att det finns information i form av vägvisning och kartor att tillgå. Den här typen av cykling är säsongsbetonad och framförallt betydande under sommarhalvåret.

(x) Andra trafikslag som nyttjar cykelnätet

Det finns fler än cyklister som använder cykelinfrastrukturen och som kan vara viktiga att beakta.

Fotgängare och cyklister har traditionellt slagits ihop inom planeringen och fått dela utrymme med varandra på gång- och cykelvägar. I vissa avseenden är dessa trafikslag lika då båda är oskyddade trafikanter och därför mer utsatta vid kollisioner med motorfordon. Båda kräver även muskelkraft för sin framfart och är mer utsatta för väder och vind än vad biltrafikanter är. I andra avseenden är cyklisten mer lik bilföraren än den gående då man som cyklist är en fordonstrafikant som måste följa vägtrafikförordningen. Cyklister färdas också i högre hastigheter än de gående. Detta gör att man har helt olika krav på framkomlighet och kräver en kontinuitet och vägvisning i vägnätet mer likt biltrafiken. (Trafiken i den hållbara staden, 2008)

Mopedklass II har rätt att köra på cykelvägar. Trafikreglerna för mopedklass II är desamma som för cykel.

Cykelvägnätet behöver också vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning som använder hjälpmedel, såsom rullstolar.

Om cyklar

Cykeln utvecklades under slutet av 1800-talet och blev snabbt ett populärt sätt för människor att transportera sig. Det var ett fordon som var mycket energieffektivare och snabbare att använda sig av än att gå till fots. Med cykelns intåg minskade även beroendet till hästen som transportmedel. Om man jämför med bilen kan det tyckas att cykeln inte har utvecklats så mycket mer sedan den kom för drygt 100 år sedan. Men en del mindre justeringar har gjorts och några nya typer av cyklar har tillkommit.



Stora Östergatan. Bild tagen någon gång mellan 1898 och 1911. Bildkälla Ystads fornminnesförening.

De allra flesta cyklister använder sig av den vanliga klassiska cykeln, men det finns även andra typer av cyklar som kan vara viktiga att uppmärksamma då dessa kan ha andra behov i stadsrummet. Ett exempel på detta är lådcykeln som kräver mer utrymme både på vägen och när den ska parkeras. En lådcykel är fördelaktig då det går att transportera mycket varor och gods med den. En annan typ av cykel är vikecykeln som kan vara bra vid resor med fler än ett transportslag. Detta möjliggör att man kan cykla till busshållplatsen, vika ihop cykeln och ta med den på bussen och därefter cykla den sista

biten efter man hoppat av bussen igen. Elcyklar har blivit allt vanligare under senare år. Med dessa kan en elmotor kopplas in när det blir tungt att trampa. Elcykeln laddas sedan från ett vanligt eluttag. Elcykeln gör det möjligt att transportera sig längre sträckor än med vanlig cykel.

År 1951 gick det första cykelloppet från Haparanda till Ystad, då kallat Sverigeloppet.

Om cykeltrafik

Cykelvägnätet

Ett bekvämt cykelavstånd anses ofta vara upp till 5 kilometer även om det är många som cyklar längre än så. Trenden är också att avstånden för cykelpendling ökar. Ungefär hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än 5 kilometer och skulle mycket väl kunna ersättas med cykel. För att cykeln ska väljas som färdmedel bör sträckan vara så gen som möjligt (det vill säga inga stora omvägar jämfört med fågelvägen mellan två målpunkter). Det ska inte heller ta mycket längre tid att cykla sträckan jämfört med att köra bil. (Trafiken i den hållbara staden, 2008)

I GCM-handboken föreslås att i stora och medelstora städer dela upp cykelvägarna i ett huvudnät och ett lokalnät. Huvudnätet ska binda samman olika stadsdelar och viktiga målpunkter såsom stadskärnan, järnvägsstationen, skolor, sjukhus och större fritidsanläggningar. Detta nät bör i så stor utsträckning som möjligt bestå av separerade cykelvägar, vara gent, sammanhängande och även ge möjlighet för cyklisten att välja alternativa vägar. Vägvalsfriheten ökar om cykelnätets ”maskvidd” är finare. Det är bra om det inte är mer än 500 meter mellan länkarna i huvudcykelnätet. Lokalnätet binder samman målpunkter inom stadsdelen och det kan även bestå av mindre gator och vägar med blandtrafik. Ofta använder en cyklist lokalnätet för att kunna ansluta till huvudnätet, till exempel när man cyklar från bostaden. Cykelnätet kan också planläggas så att det finns ett dagnät och ett nattnät. Att cykla genom ett grönområde kan upplevas som väldigt attraktivt under dagtid men väldigt otryggt när det är mörkt. Alternativ bör då finnas så att det även går att cykla där fler människor och bilar rör sig. (GCM-handboken, 2010)

Drift och underhåll

Att cykelvägarna underhålls och håller en hög kvalitet är viktigt för att människor ska uppfatta det som attraktivt och lustfyllt att cykla. Med en god drift av cykelvägarna medverkar man till att ge cykeln som transportform en högre status. (Idekatalog för cykeltrafik, 2012)

Drift och underhåll innefattar beläggningsunderhåll, sopning och vinterväghållning. Beläggningsunderhåll kan innebära tätning av sprickor och lagning av potthål. En annan vanlig orsak till skador i beläggnings på cykelbanor är efter grävningsarbeten utförs för att till exempel ledningar ska grävas ner. Detta ger ofta försämrade egenskaper i konstruktionen. Maskinsopning av cykelvägar är viktigt främst av hygieniska och estetiska skäl men även för att minska antalet singelolyckor. Ett annat problem som kan uppkomma om cykelvägarna inte sopas är punkteringar på grund av vassa stenar eller glassplitter. Nedfallna löv på hösten och annan smuts som sand och grusrester från vinterunderhållet medför sämre friktion och ger en ökad risk för omkullkörning.

Vinterväghållningen innebär snöröjning och halkbekämpning. I GCM-handboken anges att cykelvä-



Kantskada på cykelvägen längs Kristianstadsvägen, Ystad

garna bör hålla en god standard när behovet är som störst, det vill säga de bör vara åtgärdade till klockan 6.30 samt till kl 16.30 på vardagar. För att det ska vara hanterbart för en cyklist bör snödjupet inte överstiga 3 centimeter. Röjning av skymmande buskar längs cykelvägar är viktigt av både säkerhetsskäl och trygghetsskäl. (GCM-handboken, 2010)

Trygghet

Trygghet innefattar både den upplevda risken att skadas i trafiken och den upplevda risken att utsättas för brott. Ur ett socialt trygghetsperspektiv så kan separering mellan olika trafikslag, till exempel genom planskilda korsningar, gångtunnlar etc. vara negativt, då detta ofta innebär en utglesning av mänsklig närvaro och att överblickbarheten försämras. (Cykelstaden 2011)

Kampanjer och beteendepåverkan

Ett sätt att få fler människor att cykla är genom kampanjer och informationsinsatser. Det finns flera exempel på kampanjer som genomförts med detta syfte. Ett exempel är ”Inga löjliga bilresor”, ett koncept som tagits fram av Malmö stad. Det är en kampanj som pågått under flera år som på ett upplysnings och positivt sätt visar på fördelarna med att cykla. Den första gången kampanjen genomfördes användes bland annat tidningsannonser, radioreklam, tävlingar om den löjligaste bilresan, stortavlor med cyklande bilister och giveaways. Tanken är att nöta in det faktum att det är löjligt att köra bil på korta sträckor. Ju fler gånger man kan upprepa budskapet, desto bättre. Kampanjen har även genomförts i Kristianstad och Helsingborg.

I ett antal skånska städer har lånecykelsystem införts. Det är då möjligt att hyra cykel vid stationer som finns strategiskt utplacerade i staden för att sedan kunna lämna tillbaka vid en annan station

Cykelparkering

Alla cykelresor börjar och slutar med en parkerad cykel vilket gör cykelparkering till en viktig del i trafikplaneringen. En bra och ordnad cykelparkering innebär även att framkomligheten för fotgängare blir bättre då cyklarna inte står utspridda på andra ytor. En cykelparkering som syns och skapar uppmärksamhet i stadsrummet kan bidra till att få fler människor att cykla. Det finns många människor som är hängivna cykelentusiaster och använder cyklar som är dyra i inköp. Dessa cyklister kan efterfråga cykelparkeringar som är säkrare och av högre kvalitet än ett vanligt cykelställ. Att kunna låsa in sin cykel kan till exempel vara önskvärt. Detta är också något som är intressant för de cyklister som har med sig mycket packning och vill kunna ställa ifrån sig cykeln en stund för att röra sig till fots.

När det gäller placeringen av parkeringen är det viktigt att den finns på vägen till målet så att det blir ett naturligt rörelsemönster för cyklisten. Beträffande avståndet till målet är närheten viktig. Det acceptabla avståndet ökar också med tiden som cykeln är planerad att stå parkerad. Det är också av vikt att parkeringen är synlig för cyklisten. Hinder som trappor eller branta ramper kan medföra att cyklisten inte använder cykelparkeringen. Parkeringens kapacitet är viktig. Det är bättre att det finns för mycket cykelställ än för lite. I idékatalog för cykeltrafik anges att det bör finnas 25 % extra cykelställ än vad det finns behov för. Detta för att goda parkeringsförhållanden tenderar att öka efterfrågan. Trygghet är också viktigt att ha i beaktande gällande cykelparkeringar. Detta för att cyklisten kan känna sig betydligt mera sårbar och utsatt här än under själva cykelturen. (Idékatalog för cykeltrafik, 2012)

Orienterbarheten är också viktig att beakta vid större cykelparkeringar. Allt för långa rader med cykelställ



Närhet är viktigt: Cykelparkering med hög beläggning i direkt anslutning till Ystads station samt cykelparkering med tak nästan tom 150-200 meter från stationen.

bör därför undvikas då det dels ska vara lätt att hitta en ledig plats och sen hitta sin cykel igen men också att det ska vara lätt att ta sig in och ut från parkeringen. Cykelparkeringen får inte heller bli en barriär, fotgängare och cyklister bör därför ha möjligheten att kunna gena över ytan. Detta är också positivt för tryggheten på platsen. Utrymmesbehovet för specialcyklar som lådcyklar bör beaktas genom att reservera plats för dessa. (Gör plats för cykeln 2010)

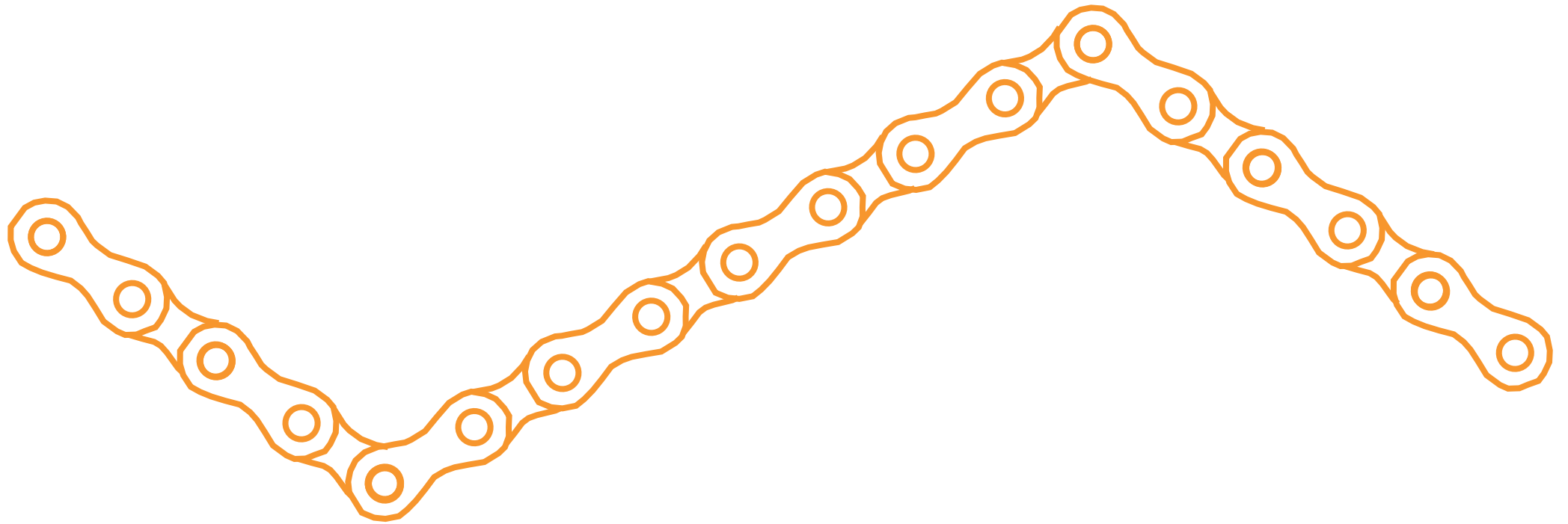
Bytespunkter

Cykeln är ett ypperligt fordon när det gäller att transportera sig på avstånd upp till cirka 5 kilometer. Men cykeln kan också ses som en del i trafiksystemet där kollektivtrafiken tar hand om de längre avstånden och de vanliga pendlingsstråken. En stark koppling mellan cykeltrafiken och kollektivtrafiken är då viktig för att kunna främja ett hållbart resande. I arbetet med att få dessa bytespunkter välfungerande spelar cykelparkeringen en viktig roll men även information och service. Det är viktigt att cykelparkeringen placeras nära och på väg till stationen. Det är också angeläget att kunna cykla hela vägen till parkeringen utan några hinder på vägen.

Människor kan ha flera anledningar till att välja att cykla till stationen, exempelvis för att spara tid, få motion, för att bussarnas tider passar dåligt med tågavgångarna, för att bilparkering är för dyr, få frisk luft, hushållet äger bara en bil osv. Vanliga skäl till att man väljer att avstå från att cykla till tåget kan vara dåligt väder, mycket packning och att man inte vill riskera att få cykeln stulen då man ska vara borta länge. (Bedre samspel mellem cyklen og den kollektive trafik)



Stationshuset i Ystad



Analys/ Nulägesbeskrivning

I detta avsnitt beskrivs och analyseras cyklingen i Ystads kommun avseende bland annat hur cykelvägnätet ser ut, driften och underhållet av cykelvägarna, cykelparkeringar och bytespunkter till andra trafikslag, Ystadsbornas resvanor och statistik på cykelolyckor.

Cykelvägnätet

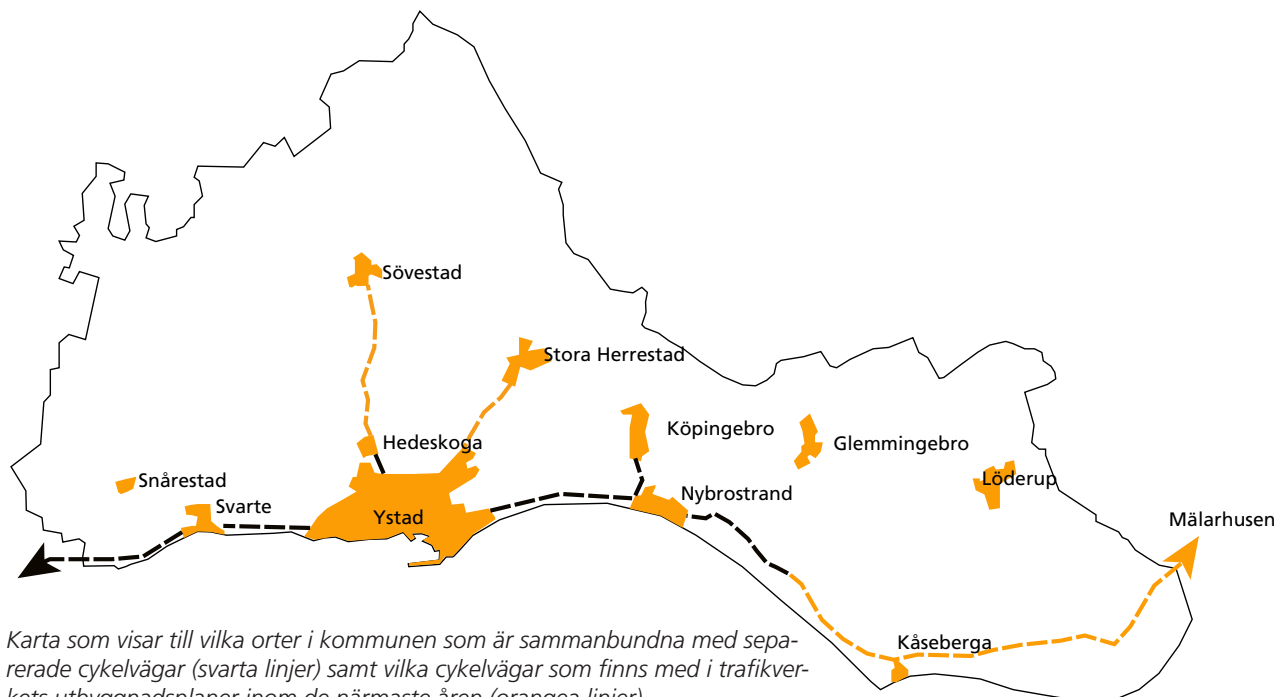
I Ystads kommun finns sammanlagt cirka 100 kilometer gång- och cykelväg. Cirka 60 kilometer av dessa finns inne i staden.

Orterna Svarte, Nybrostrand, Köpingebro och Hedeskoga är alla ihopkopplade med Ystad med separerade gång- och cykelvägar. I dessa orter bor 75 % av kommunens befolkning.

Några orter i kommunen som saknar en separerad cykelförbindelse till Ystad eller till någon annan ort är Sövestad, Löderup, Stora Köpinge, Kåseberga, Glemmingebro och Stora Herrestad.

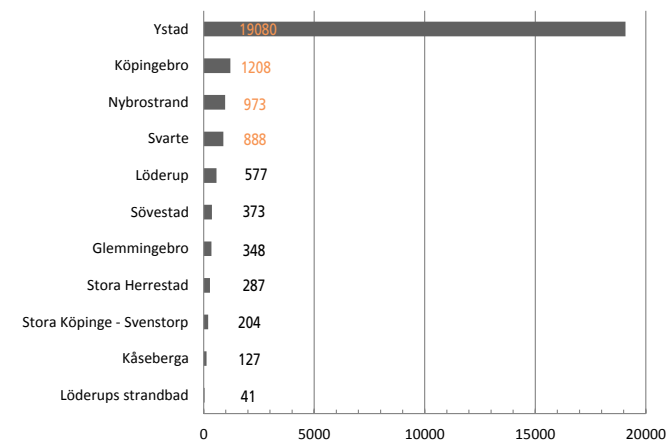
I trafikverkets utbyggnadsplaner finns cykelväg Hammar- Kåseberga samt Sövestad-Ystad/Hedeskoga samt Ystad-Stora Herrestad med.

Ort	Avstånd från centrala Ystad på cykelväg
Svarte	6 km
Nybrostrand	7,5 km
Köpingebro	8,5 km
Hedeskoga	3 km



Karta som visar till vilka orter i kommunen som är sammanbundna med separerade cykelvägar (svarta linjer) samt vilka cykelvägar som finns med i trafikverkets utbyggnadsplaner inom de närmaste åren (orangea linjer)

Ort	Avstånd från centrala Ystad fågelvägen
Sövestad	8,5 km
Löderup	19 km
Stora Köpinge	10 km
Kåseberga	16,5 km
Glemmingebro	13,5 km
Stora Herrestad	6,5 km



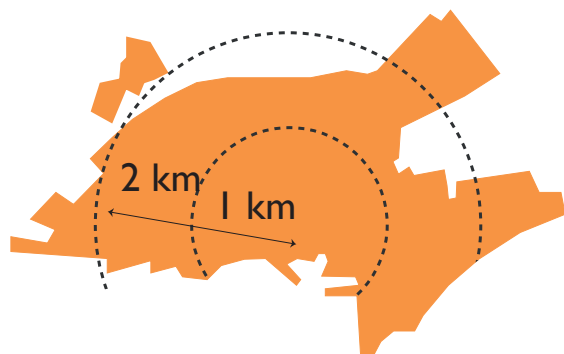
Folkmängden år 2012 i tätorter i Ystads kommun (Statistiska centralbyrån)

Stadens form och storlek

I en cykelvänlig stad är avstånden korta. Detta innebär att kompakta städer och kommuner har bättre förutsättningarna för att trafikanter ska välja cykeln.

I princip hela Ystads tätort finns samlad inom en radie på 2,5 kilometer från centrum vilket är ett avstånd som lämpar sig väldigt bra för att cykla.

År 2014 genomfördes en attitydundersökning kring handeln i Ystad av Tyréns AB på uppdrag av Citygruppen i Ystad. I denna framkommer att en stor andel av de tillfrågade boendes i Ystad cyklar eller går till centrum, främst för att de upplever det som enkelt och nära. Enligt undersökningen cyklade 24 % och 38 % gick när de skulle till centrum. (Tyréns AB, Ystad som handelsplats, attitydundersökning 2014)



Viktiga stråk i Ystad

Under denna rubrik beskrivs cykelinfrastrukturen utmed ett antal stråk i Ystad tätort som kan anses vara viktiga då dessa binder ihop staden. En del av stråken har inte separerade cykelbanor utan går i blandtrafik.

Västerleden: Västerleden går från centrala Ystad västerut. Längs med vägen finns separerad cykelbana.



Västergången: Västergången är en gång och cykelväg som löper i öst-västlig riktning genom bostadsområdet Edvinshem.

Malmövägen: Malmövägen går in mot de centrala delarna av Ystad. Längs med stråket finns bl.a. ett större handelsområde. Längs med vägen löper cykelvägar separerade från biltrafik. Cykelvägarna går dock inte ända ut till stadens kant.

Backaleden: Backaleden går i öst-västlig riktning i norra delen av Ystad. Backaleden ansluter till många

bostadsområden och går genom gröna omgivningar. Vid korsningarna av vägarna Bellevuevägen och Malmövägen är cykelöverfarten planskild. Att cykelvägen går igenom gröna omgivningar kan dagtid uppfattas som något positivt men när det är mörkt kan detta upplevas som otryggt.

Gröna leden: Gröna leden är en gång och cykelväg som ansluter till Backaleden i söder. Utmed stråket finns det mycket bostäder. Stråket fortsätter norrut under en planskild korsning till bostadsområdet Källesjö.

Bellevuevägen: Längs med Bellevuevägen går det separerade cykelvägar på båda sidor. Dessa går dock inte ända ut till stadens slut. Cykelvägarna leds då istället in i bostadsområdena. Bellevuevägen går förbi Ystad Lasarett innan den möter Kristianstadsvägen i söder.

Kristianstadsvägen: Kristianstadsvägen är väg 19:s förlängning in i Ystad. Vägen passerar bland annat det gamla vattentornet och Ystads Lasarett innan den möter Ystads medeltida stadskärna. På båda sidor om vägen finns cykelbanor separerade från biltrafik och separerade från fotgängare genom annan sorts markbeläggning. Kristianstadsvägen har mycket biltrafik och kan vara svår att korsa. Det finns ett signalreglerat övergångsställe vid korsningen till Bellevuevägen.

Blekegatan: Blekegatan går från Sjukhuset och Norreportskolan till Österports torg. Det finns en separerad cykelbana längs gatan.

Surbrunnsvägen/Jennygatan: Detta stråk går mellan Kristianstadsvägen och Österleden. Längs vägen finns bl.a. Österportstorg, Biblioteket och Österportskolan. Delar av sträckan har separerade cykelvägar men det finns även glapp, bland annat vid Österportstorg.

Regementsgatan: Regementsgatan är ett viktigt stråk som förbinder centrala Ystad med de östra delarna av staden, däribland regementet. Idag finns det ingen cykelväg längs med gatan.

Dragongatan: Dragongatan löper i nord-sydlig riktning i stadens östra kant. Det är en hårt trafikerad väg då lastbilar som ska till hamnen använder den. Längs med vägen finns bl.a. ett industriområde, en del större butiker samt regementsområdet. I regementsområdet inryms idag flera olika verksamheter såsom bostäder, skolor, bio och filmstudio. Det finns gång- och cykel-



Kartan visar några sträckor inom Ystad utmed de viktiga stråken som saknar separerade cykelbanor (markerade med orange)

vägbana på båda sidor om vägen.

Österleden: Österleden ansluter till Ystads station och St. Knuts Torg i Ystad centrum. Sedan fortsätter den ut mot Sandskogen där cykelvägen går längs med vägens norra sida. Genom Sandskogen är cykeltrafiken separerad från biltrafiken genom en kantsten. Längs med stråket finns bl.a. strand och campingplats. Strax väster om stationen byter vägen namn till Sjömansgatan. Här saknas idag en separerad cykelväg.

Belysning

Inom Ystad tätort är hela cykelvägnätet belyst förutom utmed vissa bilvägar där vägen bredvid istället har belysning. På flera cykelvägar utanför tätorten saknas belysning exempelvis Ystad-Nybrostrand och Ystad-Svarte.



1. Backaleden
2. Bellevuevägen
3. Kristianstadsvägen
4. Blekegatan
5. Surbrunnsvägen
6. Dragongatan, södra delen vid regementet
7. Österleden, vid stationen
8. Sjömansgatan

Drift och underhåll

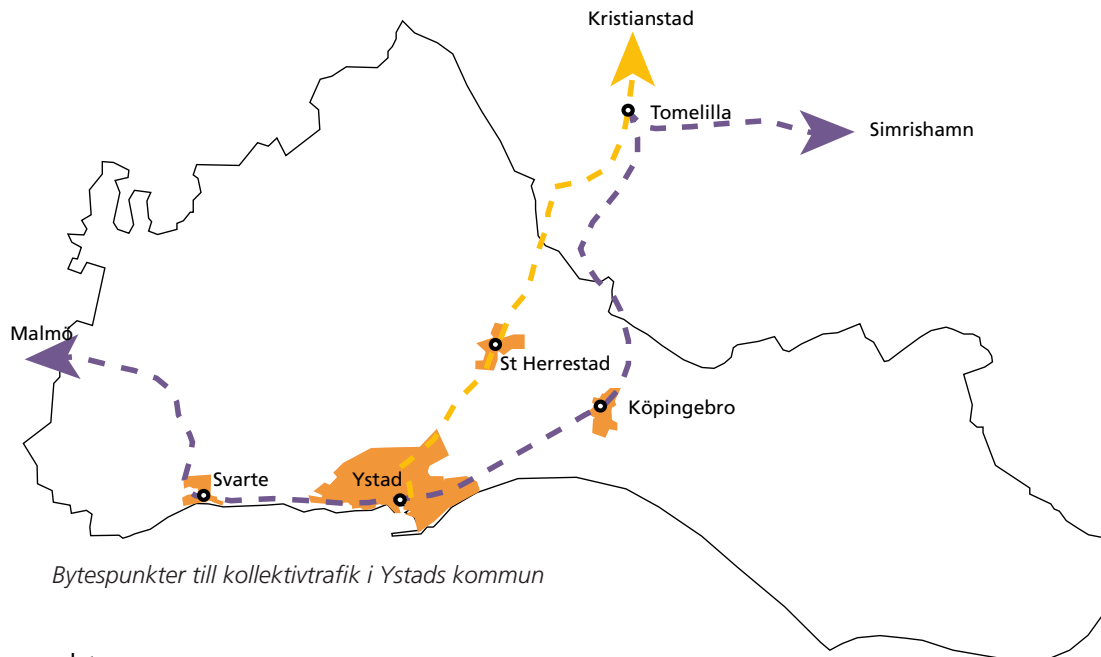
Kommunen är ansvarig för underhållet av cykelvägarna inom tätorterna. Det är gatuenheten och parkenheten i kommunen som underhåller cykelvägarna. Dragongatan är statlig och sköts därmed av Trafikverket. Det finns även en del cykelvägar som sköts av bostadsrättsföreningar. Vid snöröjning är kommunens cykelvägar prioriterade framför bilvägarna. Gatuenheten har även rutiner på vilka vägar som skall snöröjas i första hand. De som är prioriterade är framförallt cykelvägarna utmed de större vägarna som till exempel Malmövägen, Bellevuevägen, Kristianstadsvägen och Österleden. Parkenheten ansvarar bland annat för Backaleden och Västergången.

År 2012 genomfördes en underlagsutredning på stora delar av cykelvägnätet i kommunen. Undersökningen utfördes av Ramböll. Skador som krackelering, kantsskada, potthål, spricka, oxidation, rotskada, gräsintrång och övriga skador registrerades. Vägarna klassades också efter deras beräknade restlevnadstid i fem olika klasser. Av de undersökta cykelvägarna hade cirka 40 % en beräknad restlevnadstid på mindre än 7 år.

De fyra vanligaste förekommande skadorna på cykelvägarna i Ystad:

- (x) Spricka
- (x) Kantsskada
- (x) Övrig skada
- (x) Oxid/Stensläpp

Källa: Underhållsutredning GC-vägar 2012



Bytespunkter

Cykeln är ett ypperligt fordon när det gäller att transportera sig på avstånd upp till ca 5 kilometer. Men cykeln bör också ses som en del i trafiksystemet där kollektivtrafiken tar hand om de längre avstånden och de vanliga pendlingsstråken.

I kommunen finns det tre stycken järnvägsstationer där pågatåg mot Malmö och Simrishamn stannar. Dessa är Köpingebro, Svarte och Ystad station. Dessa tre bytespunkter har analyserats utifrån följande parametrar:

Vilka trafikslag finns vid bytespunkten?

Hur många reser med tåg från stationen?

Vilken service finns för cyklister? Parkering, luftpumpar?

Övrigt om platsen

Det planeras även för ett superbussstråk mellan Ystad och Kristianstad. Devisen för superbussarna är ”Tänk tåg - åk buss”. I Ystads kommun planeras det för hållplatser förutom inne i tätorten Ystad även i Stora Herrestad.

Station	Antal på och avstigande en normal höstvardag 2013
Köpingebro	441
Svarte	508
Ystad	4944

Ystads station

Trafikslag:

Tåg, färja, regionbussar, stadsbussar, taxi, cykel.

Från Ystads station finns det direkt järnvägsförbindelse med Malmö och Simrishamn. Ystadbanan västerut har halvtimmemstrafik och Österlenbanan österut har timmemstrafik. I direkt anslutning till stationen i Ystad utgår region- och stadsbussar. Med regionbussarna finns det direktförbindelser till bl.a. Kristianstad, Tomelilla, Sjöbo, Simrishamn, Trelleborg. Färjeterminalen för Bornholmstrafiken ligger precis i anslutning till järnvägsstationen. Det finns bilparkeringar på St. Knuts Torg. I den östra delen av stationsområdet finns det även pendlarparkeringar.

Cykelparkering:

Det finns runt 750 cykelställ i stationens närhet. I områdets östra kant finns det även cykelparkering med tak. Vid en översyn av antalet parkerade cyklar vid stationen kl. 15 en vardag vid månadsskiftet september/oktober fanns det 613 cyklar parkerade i och omkring stationsområdet. Cykelparkeringen med tak utnyttjades knappt alls. Förmodligen ligger denna för långt bort för att anses vara funktionell för de som är på väg mot tåget.

Det finns möjligheter att pumpa sin cykel vid taxihuset.

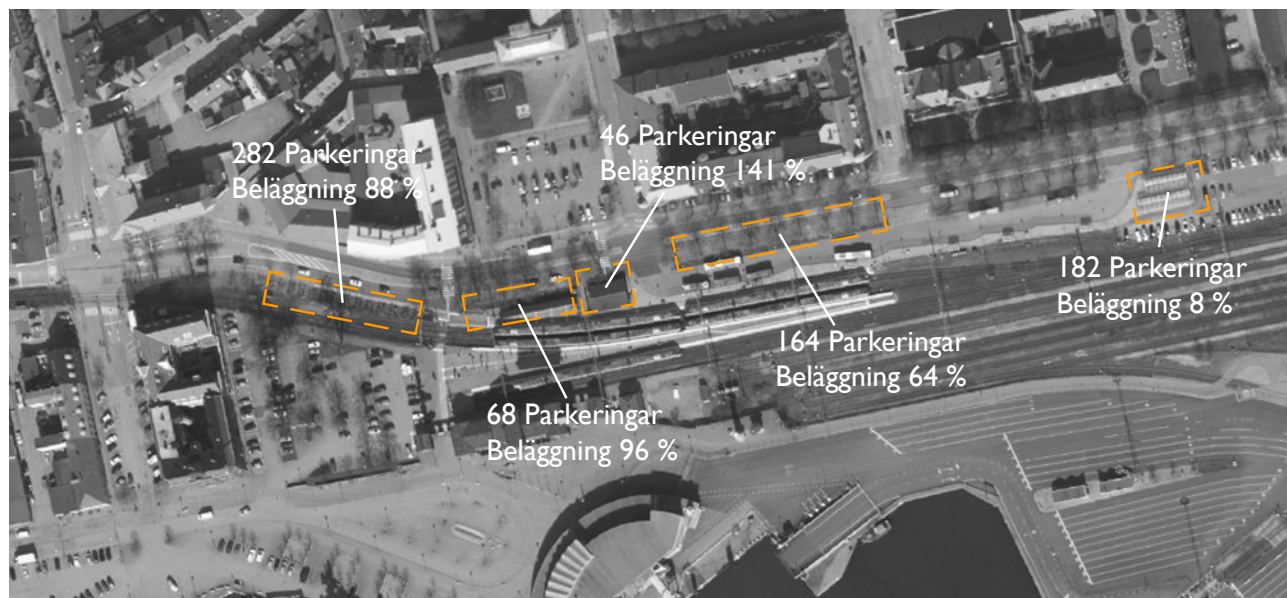
Enligt de anmälningar av cykelstölder polisen får in är området runt Ystads station den mest utsatta platsen i kommunen när det gäller cykelstölder.

Övrigt:

Stationsområdet är ett viktigt offentligt rum och en viktig mötesplats i Ystad. Även om områdets främsta

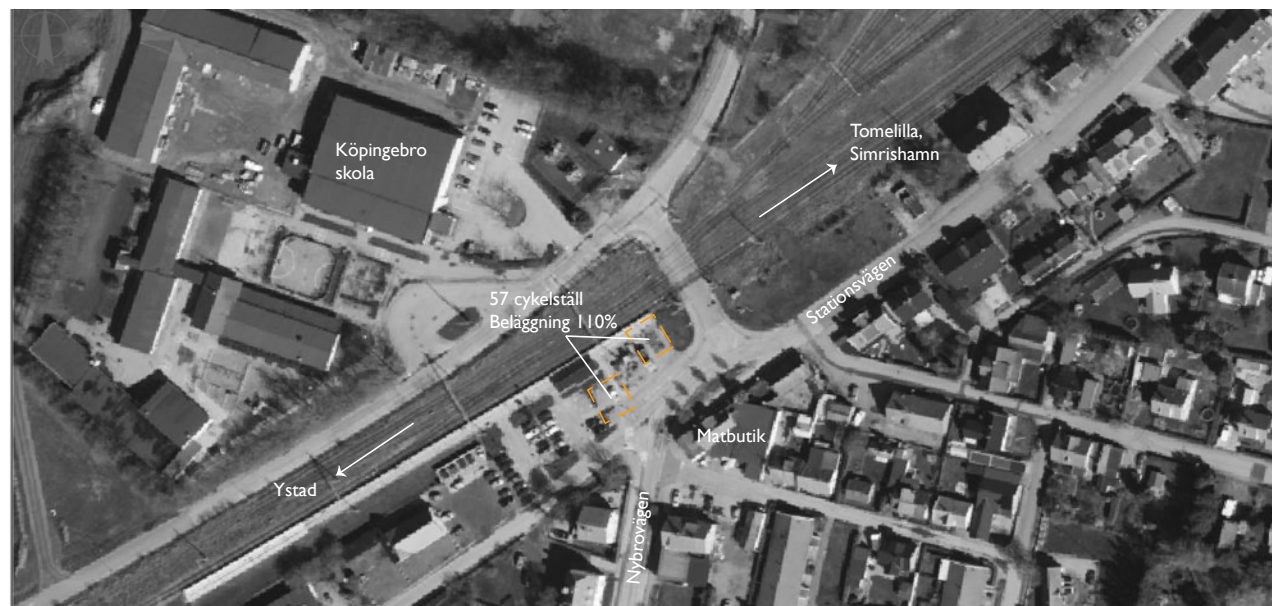


Ystads station



Cykelparkering i anslutning till stationen i Ystad, räknat vardag månadsskiftet september/oktober

syfte inte är att inbjuda till möte så är det en länk mellan Ystad och omlandet samt regionen. Detta gör stationsområdet till ett viktigt offentligt rum i staden. I samband med att tågen går, vilket inträffar två gånger i timmen, rör det sig väldigt mycket människor på platsen. Övriga tider är platsen relativt folktom. Österleden som går förbi stationen är ett viktigt stråk i Ystad och denna är högt trafikerad. Kopplingen in till centrum och Stortorget är inte så tydlig för de som inte känner till staden så väl. Hamngatan som leder upp till Stortorget nerifrån hamnen och järnvägen är inte så lätt att uppfatta för den som inte känner till staden. I taxihuset finns det en väntsal och offentlig toalett.



Köpingsbro station, parkerade cyklar räknade vid månadsskiftet september/oktober



Köpingsbro station

Köpingsbro station

Antal på och avstigande en normal höstvardag 2013:
441

Trafikslag:

Tåg, cykel, bil.

Tåg avgår en gång i timmen västerut mot Ystad och Malmö samt österut mot Tomelilla och Simrishamn. I anslutning till stationen finns det bilparkering samt cykelparkering. Det finns väderskydd att vänta i på perrongen.

Cykelparkering:

I anslutning till stationen finns 57 cykelställ. Vid en översyn av antalet parkerade cyklar vid stationen kl. 15 vid månadsskiftet september/oktober fanns det 63 cyklar parkerade vid stationen.

Övrigt:

Syd-väst från stationen finns det en matbutik. På den nordöstra sidan av järnvägsspåren ligger Köpingsbro skola. Det går att köpa biljetter till tåget i en automat på perrongen.

Det rör sig en del människor kring platsen och detta inte bara i samband med tågavgångar. Detta mycket tack vare matbutiken som är en viktig målpunkt i byn. Nybrovägen och dess förlängning Stationsvägen som passerar förbi stationsområdet är viktiga stråk i orten. Det är längs med dessa som människor rör sig om de passerar genom Köpingsbro. Längs med denna väg finns det också separerad cykelväg. Vid stationen finns det en torgyta med bänkar, några trädplanteringar och cykelparkering.



Svarte station, parkerade cyklar räknade vid månadsskiftet september/oktober

Svarte station

Antal på- och avstigande en normal höstvardag 2013: 508

Trafikslag:

Tåg, cykel, bil

Tåget har halvtimmestrafik mot Ystad samt Malmö. I anslutning till stationen finns det en bilparkering samt en cykelparkering under tak. Närmaste hållplats för regionbuss finns på Västra kustvägen cirka 300 meter från stationen. Denna trafikeras av linje 190 som går mellan Trelleborg och Ystad.

Cykelparkering:

I direkt anslutning till stationen finns 60 cykelställ under tak. Vid en översyn av antalet parkerade cyklar vid stationen kl. 15 vid månadsskiftet september/oktober fanns det 61 cyklar parkerade. Alla dessa åter-

fanns vid den anordnade cykelparkeringen. De som inte fått plats var parkerade precis bredvid.

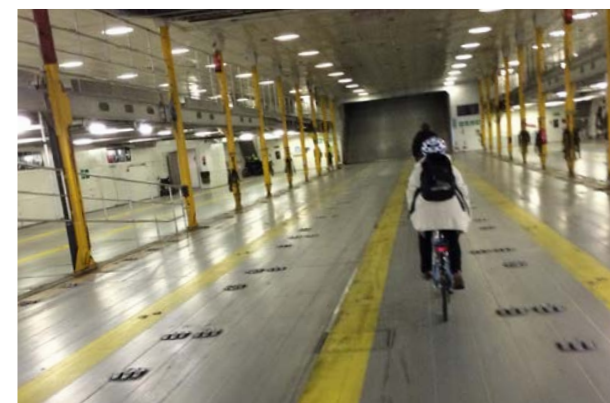
Övrigt:

Det finns möjlighet att vänta på tåget under tak i väderskydd. Precis i anslutning till stationen finns en pizzeria. Stranden i Svarte ligger cirka 200 meter från stationen. Biljetter till tåget köper man i biljettautomaterna på perrongen. Det är inte så mycket människor som uppehåller sig kring stationen när det inte går några tåg. Det passerar en del människor som är ute på promenad eller rastar hunden. Kring stationen finns det en del höjdskillnader. Själva perrongen ligger högt. Detta försämrar kopplingen till byn och ger på några platser en barriäreffekt. Det finns plan-skilda genomgångar under järnvägen på både den västra sidan och den östra vid Balkåkravägen där det är möjligt för cyklister och gående att korsa järnvägen och ta sig norrut.

Ta med cykel på tåg, buss och färja

Det är möjligt att ta med cykel på pågatågen i mån av plats. En cykelbiljett behöver då köpas. Microbikes eller vicyklar får tas med utan extra kostnad som handbagage. På regionbussarna är cykel tillåten i mån av plats. Dessa placeras på en cykelhållare bak på bussen. Även här behöver en cykelbiljett köpas.

Det är tillåtet att ta med cykel på färjan. Cyklar tas med på bildäck och en speciell biljett får lösas för detta.



Cykel på Bornholmsfärjan

Cykling på landsbygden

Förutsättningarna för cykling på landsbygden skiljer sig mot förutsättningarna inne i staden. Ystads kommun präglas dessutom av ett öppet jordbrukslandskap. Åkermarken är inte öppen att röra sig över vilket gör att både cyklister och gående ofta är förpassade till bilvägarna. Vilka vägar som är lämpliga att cykla på beror på flera faktorer så som hastigheter, trafikmängder, vägens utformning och så vidare. De flesta vägarna på landsbygden i kommunen har hastighetsbegränsningen 70 km/h. Trafikmängderna på dessa vägar skiljer sig åt och gör att vissa av dem är direkt olämpliga att cykla på medan andra med mindre trafik kan fungera bra att cykla på. Trafikmängderna på vägarna kan också skilja sig åt på olika delar av året.

Det finns många målpunkter på landsbygden i kommunen som kan vara intressanta att nå med cykel främst under sommarhalvåret. Till exempel kan det handla om idrottsplatser, rekreationsområden och badplatser. Inom kommunen finns det många målpunkter som är intressanta för turister att besöka, till exempel slott, cafeer, gårdsbutiker och andra sevärdheter som Ales stenar och Dag Hammarskjölds Backåkra.



Cykling på blandtrafikväg, Grimshögsvägen Löderup

Kartan på motstående sida visar statliga vägar med trafikmängder som är låga och därmed har en god kvalitet för att kunna cykla på i grönt. Gula vägar har acceptabel kvalitet och röda har dålig kvalitet. Även enskilda vägar med driftsbidrag visas i grönt där trafikmängderna kan antas vara låga. Vägarna på landsbygden i kommunen har med några få undantag hastighetsbegränsningen 70 km/h. Kriterierna för att skapa god trafiksäkerhet är framtagna av Trafikverket. (Trafikverket 2014)



Byalagens synpunkter

I Ystads kommun finns det 23 byalag. Byalagen har samrådsmöten med kommunen fyra gånger om året. Vid dessa deltar en eller två representanter från varje byalag, kommunalråd och oppositionsråd. Vid mötet den 20 oktober 2014 fanns cykling med som en punkt på dagordningen och delar av planavdelningen deltog. Syftet var framförallt att ta hjälp av byalagen som har god lokalkännedom kring sina orter när det gäller att analysera hur cyklingen på landsbygden fungerar idag. Det diskuterades vad som fungerade bra och dåligt idag, vilka sträckor man upplevde som osäkra etc.

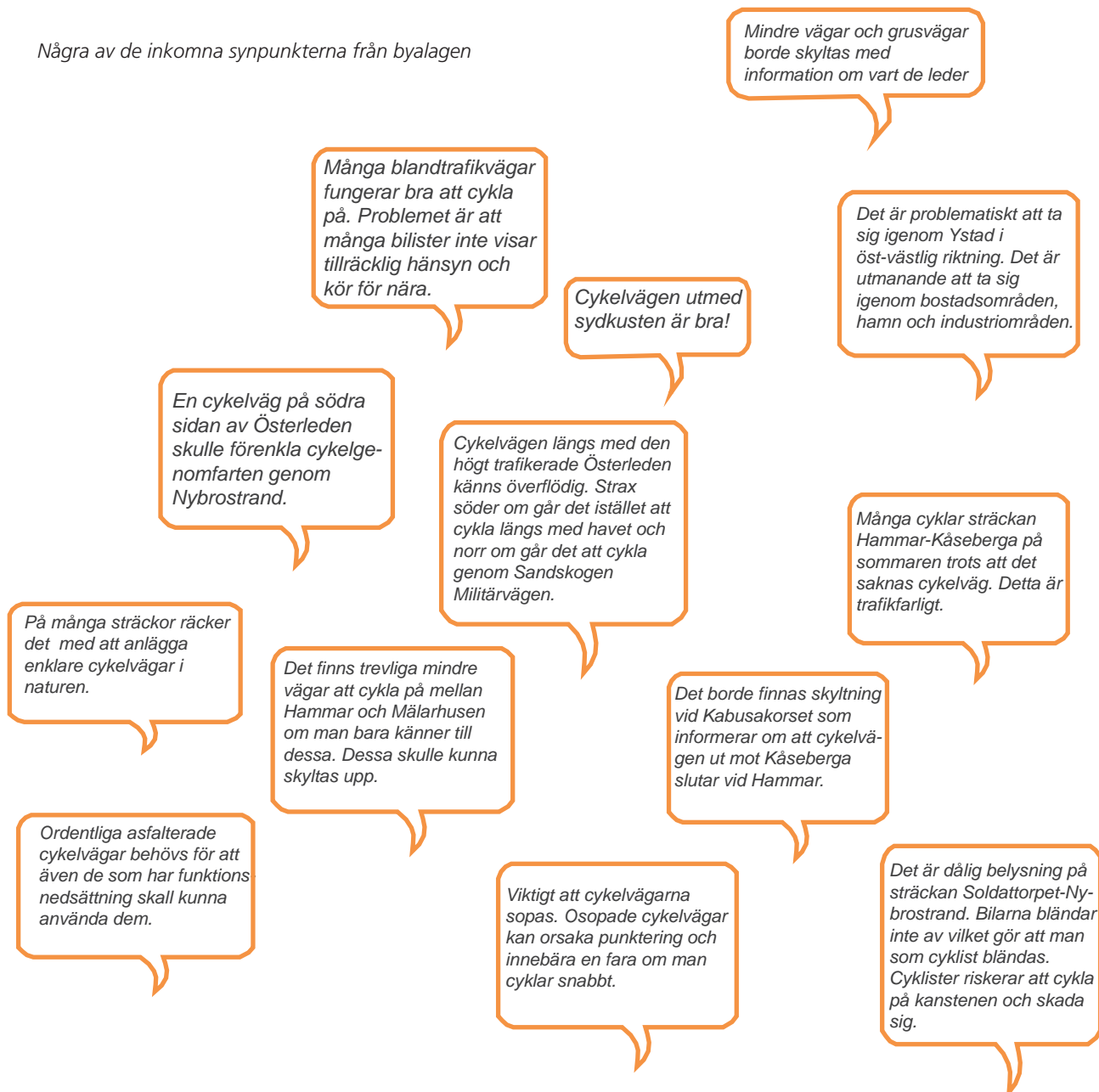
Två frågor ställdes till byalagen:

1. Vilka vägar använder ni för cykling?
2. Vilka väljer ni bort och varför?

Då tiden var knapp bads representanterna ta med sig frågorna hem och sedan skicka in svar. På denna sida finns de synpunkter som kom upp under mötet samt de som kommit in i efterhand sammanställda.

Överlag så sågs trafiksäkerheten som ett stort problem. Det påpekades att sydöstra Skåne är väldigt attraktivt för cyklister, men idag är det för osäkert att cykla längs med många vägar. Bornholm lyftes fram som en god förebild där man byggt om de gamla banvallarna till cykelvägar och nu är det möjligt att cykla kors och tvärs över ön. Det kom även in förslag på att man borde arbeta med promenad- och joggingstigar lokalt kring byarna. Cykelvägen utmed sydkusten är uppskattad av flera. På vissa sträckor upplevdes den dock som smal och speciellt öster om Ystad utmed Österleden upplevdes den inte så attraktiv att cykla längs med på grund av trafiken. Det sågs också som ett problem att ta sig igenom Ystad i öst-västlig riktning, då det finns bristande länkar i cykelvägnätet och man får cykla genom industriområde och hamn.

Några av de inkomna synpunkterna från byalagen



Cykelstölder

Under år 2012 anmäldes 228 cykelstölder som skett i Ystads kommun och under 2013 191 stölder till polisen. Jämfört med grannkommunerna Tomelilla, Simrishamn och Sjöbo är detta höga siffror. Där anmäldes cirka 50 till 60 cykelstölder samma år i respektive kommun. Den mest drabbade platsen i Ystad var kring järnvägsstationen och längs med Österleden. Cirka 10-15 % av cyklarna blev stulna här. Vid Ystads lasarett anmäldes ett tiotal cyklar stulna.

Statistiken är hämtad från RAR, Rationell Anmälnings Rutin vilket är polisen ärendehanteringsrutin för brottsanmälningar. Statistiken visar antal anmälningar till polisen inom Ystads kommun beträffande tillgrepp av ej motordrivet forskaffningsmedel, cykel med brottskod 0807.



Möjligheter att låsa fast cykelns ram innebär förbättrat stöldskydd, Malmö Central

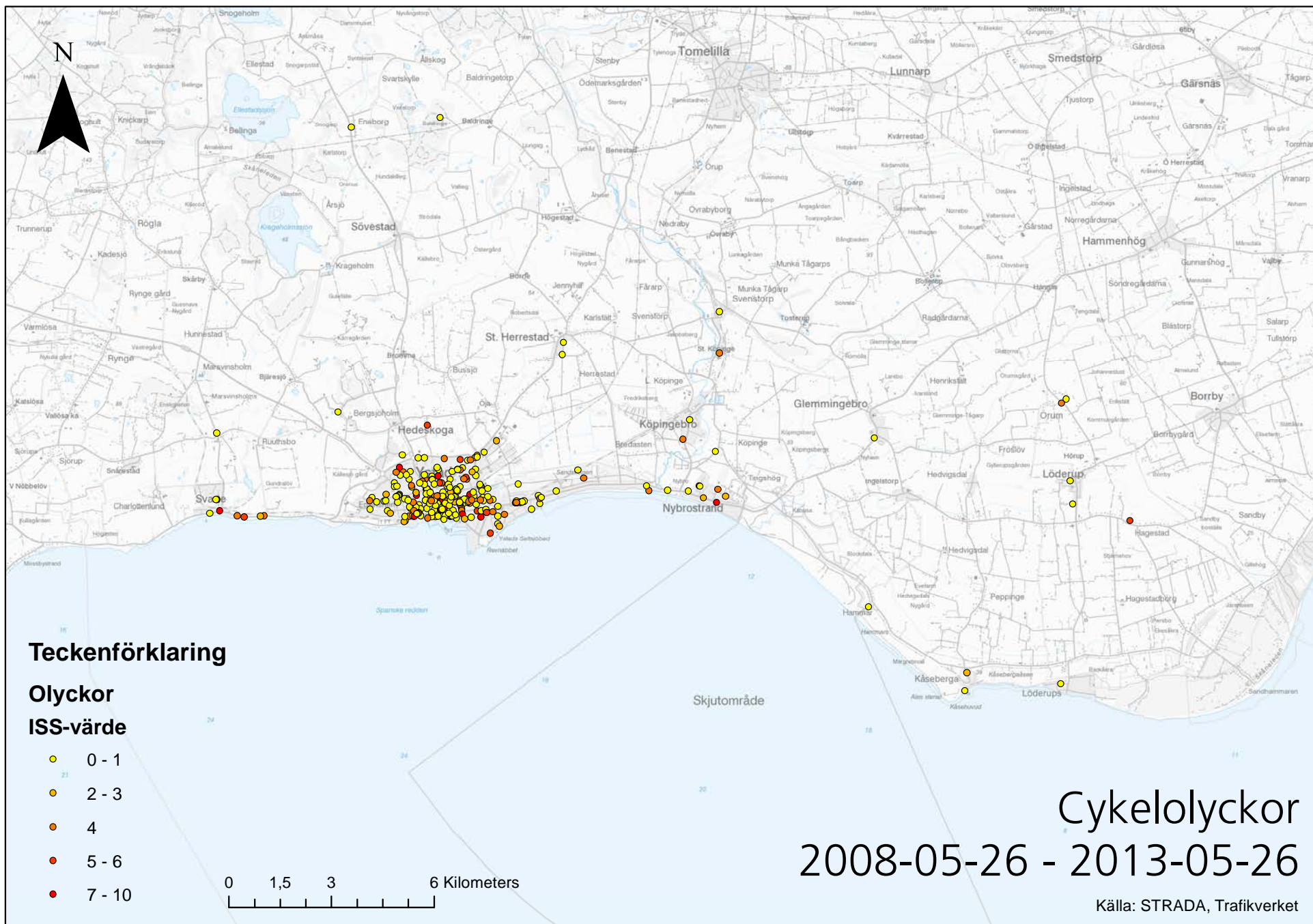
Trafiksäkerhet

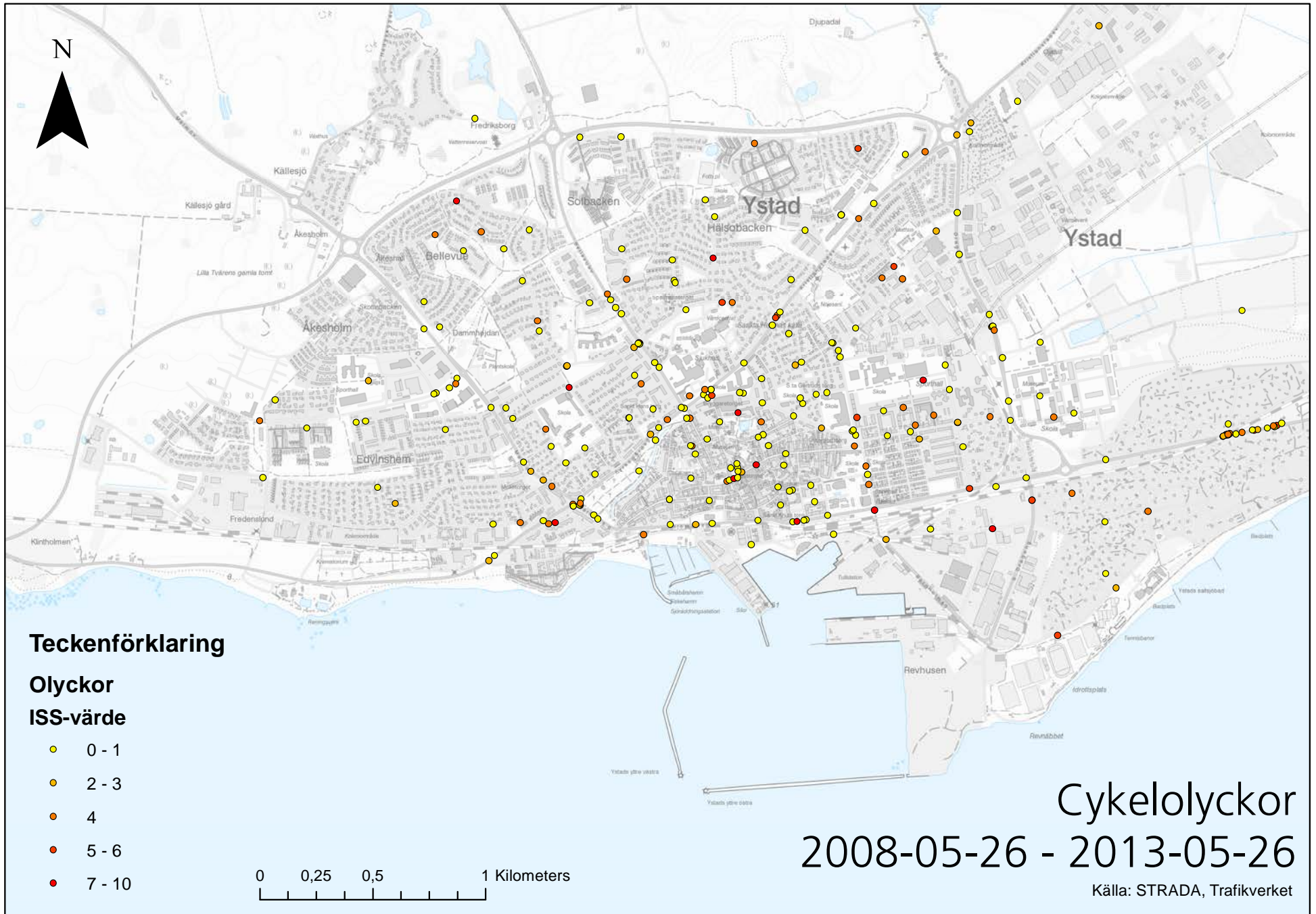
Under perioden 2008-05-26 till och med 2013-05-26 blev 20 personer svårt skadade och 338 personer lindrigt skadade i cykelolyckor i Ystads Kommun. Siffrorna är hämtade från STRADA. Detta är ett informationssystem som polisen och sjukhusen använder gemensamt för att rapportera om olyckor och skadade i trafiken. Det är viktigt att vara medveten om att alla cykelolyckor inte täcks in i denna statistiken, bara de som lett till att vård eller polis behövt uppsökas.

Enligt uttaget från STRADA inträffade det inga cykelolyckor med dödlig utgång i kommunen under denna period. 74 % av de inrapporterade cykelolyckorna i kommunen var singelolyckor. En stor andel av dessa har med underlaget eller beläggningen att göra på något sätt, till exempel hål, sprickor, ojämnheter eller att det är halt vintertid. På följande sidor visas var de inrapporterade olyckorna skett.

Vägtrafikskador graderas på en skala som kallas ISS (Injury Severity Score) efter hur allvarlig skadan är. Skalan sträcker sig från 1-75. Med ett värde mellan 1 och 8 anses skadorna vara av lättare eller av måttlig karaktär. Från 9 och uppåt kan skadorna anses vara av svårare art. Trafikverket beräknar samhällskostnaderna för en lindrigt skadad i trafiken till 267 000 kronor, för en svårt skadad till 5,67 miljoner kronor och för dödsfall till 31, 3 miljoner. Med svår skada menas här en trafikolycka som givit upphov till krosskada, brott, sönderslitning, allvarlig skärskada, hjärnskakning och inre blödning. Även annan skada som medför intagning på sjukhus räknas hit. Lindrig skada är övriga personskador. (Trafikverket 2012, effektsamband för transportsystemet, bygg om eller bygg nytt kap 6).







De allra flesta inrapporterade cykelolyckorna i kommunen sker inne i tätorten Ystad. De sträckor som upplevs av många som mest trafikfarliga och obehagliga att cykla längs med, till exempel Hammar-Kåseberga är i själva verket inte så olycksdrabbade. Överlag så är det få inrapporterade cykelolyckor på landsbygden.

Cykelolyckorna i tätorten Ystad är spridda geografiskt. Några platser sticker dock ut. Dessa redovisas på denna sida.



Flera cykelolyckor har inträffat kring Stortorget. Kring torget finns många målpunkter och flera av olyckorna här har skett vid på- eller avstigning av cykeln.



Kring rondellen Kristianstadsvägen/Blekegatan vid sjukhuset möts flera viktiga stråk i Ystad som många cyklister använder.



Flera cyklister har fastnat med hjulet i järnvägsspåret i Sandskogen och trillat. En ombyggnad vid järnvägsövergången gjordes år 2014 vilket tvingar cyklister att korsa spåret mer vinkelrätt.

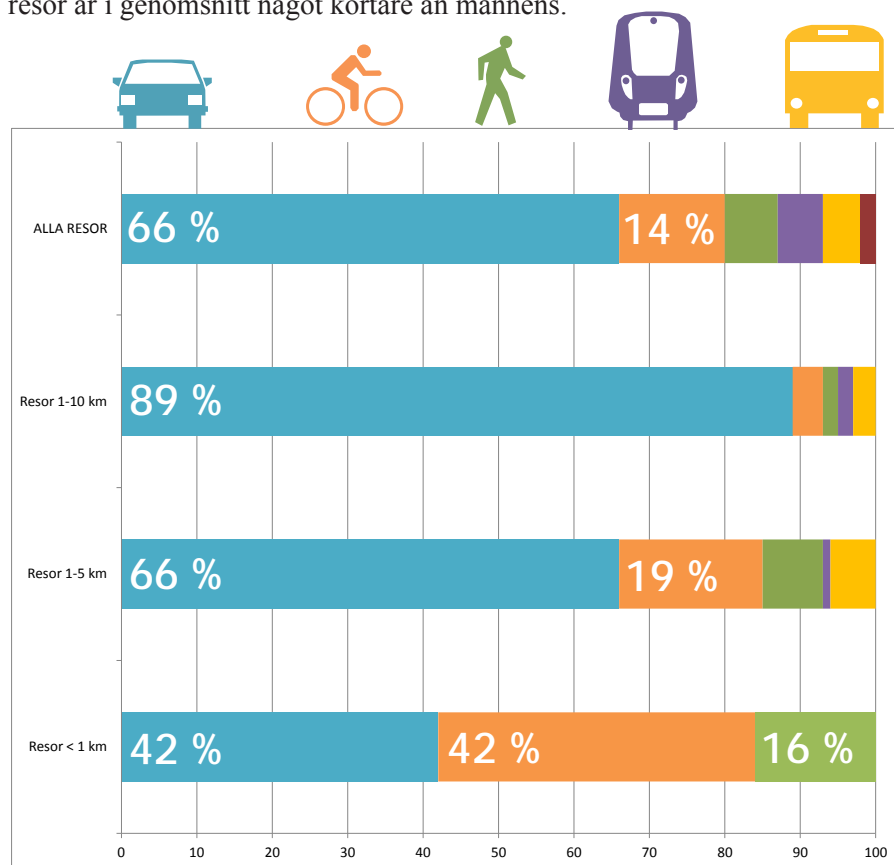


Även vid rondellen Kyrkogårdsgatan/Karl XII väg/ Malmövägen/Västerleden möts flera viktiga cykelstråk.

Resvaneundersökning

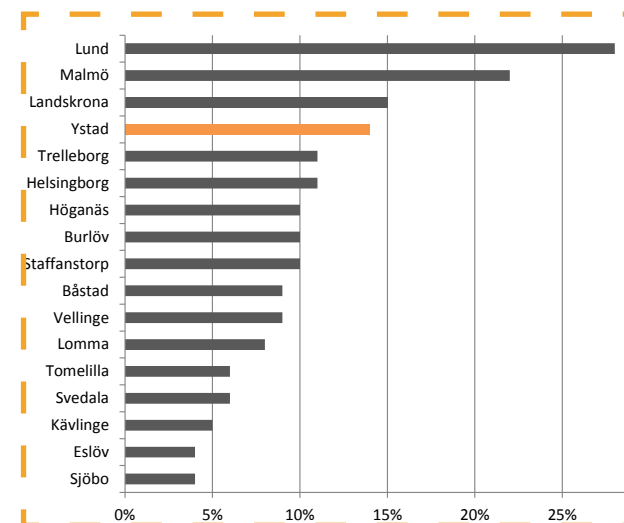
År 2013 genomfördes en resvaneundersökning. 605 personer boende i Ystads kommun deltog i undersökningen. Dessa fick föra resdagbok över sina resor. Enligt undersökningen är bilen det i särklass vanligaste färdssättet. Andelen bilresor har också ökat något sedan den förra resvaneundersökningen genomfördes år 2007. Andelen cykelresor ligger på 14 % vilket är samma siffra som år 2007. Boende i Ystads kommun reser i genomsnitt 59,5 kilometer per person och dag och 21,3 kilometer per resa. Kvinnornas resor är i genomsnitt något kortare än männens.

Färdmedelsfördelningen fördelat på reslängd kan ses i diagrammet nedan. När reslängden överstiger 10 kilometer försvinner cykeln från statistiken. När det gäller ystadsbornas längre resor dvs. resor som är längre än 50 kilometer görs 42 % av dessa med tåg och 5 % med buss. De vanligaste resorna över kommungränsen går till Malmö och Tomelilla. Till Malmö görs 80 % av dessa resor med tåg och till och från Tomelilla går 16 % med tåg.



Färdmedelsfördelning på resor i Ystads kommun fördelat på reslängd. Cykelns andel i orange. Statistiken gäller för huvudresan

Överlag i Skåne så är andelen resor på cykel högre under vardagar och andelen resor med bil högre på helgen.

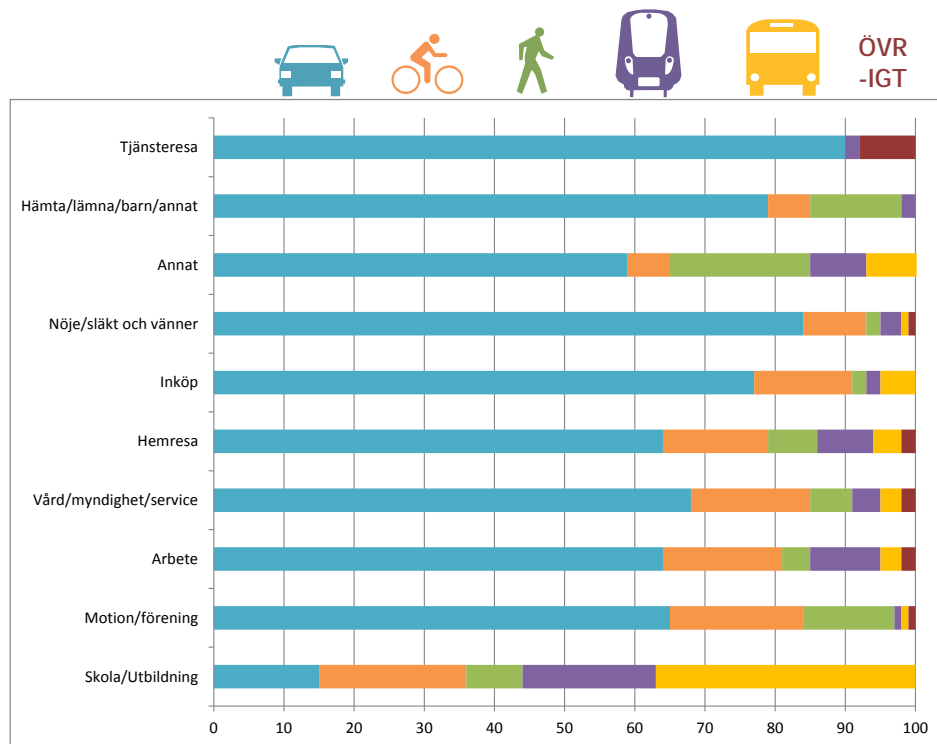


Andelen resor gjorda med cykel i Ystads kommun (14 %) jämfört med andra skånska kommuner enligt RVU13

De vanligaste ärenden för resa i Ystads kommun (förutom hemresa):

- (x) Arbete/Skola/Utbildning
- (x) Motion/Nöje
- (x) Inköp

Källa: Resvaneundersökning 2013



Färdmedelsfördelning på resor i Ystads kommun fördelat på ärende. Cykelns andel i undersökningen bland kommuninvånarens resor i Ystads kommun är störst till skola/utbildning, motion/förening och till arbete



Stora Östergatan



Österportsgymnasiet

Cykling till skolorna

I Ystads kommun finns det 12 stycken kommunala grundskolor och två friskolor. Enligt RVU 2013 är skola och utbildning det ärende där cykelns andel av resorna är som högst. Det är bra om många elever går eller cyklar till skolorna istället för att få skjuts av sina föräldrar. Om föräldrar skjutsar sina barn till skolan innebär detta en ökad trafikmängd kring skolorna och därmed en trafikfarligare miljö att vistas i. Detta kan i sin tur leda till att ännu fler föräldrar väljer att skjutsa sina barn. Förutom att trafiken kring skolorna minskar så får barnen motion och träning på att röra sig i trafiken om de cyklar istället. Det är också större chans att föräldrarna följer sina barn till fots eller på cykel och själva ändrar sina resvanor till hållbarare transporter. I och med det fria skolvalet behöver man inte gå i den närmaste skolan. Det ska ändå vara möjligt att cykla till skolan även om den ligger på andra sidan staden. Regementsgatan är en bristande länk och farlig att cykla längs med. Många skolor ligger på regementsområdet och är viktiga målpunkter speciellt för unga cyklister.

Närmiljön kring skolorna i kommunen bör studeras närmare både vad gäller cykling och gående.



Karta som visar skolorna i Ystads tätort i förhållande till cykelvägnätet

Snabbenkät vid stationen

30 cyklister vid Ystad station, lika många kvinnor som män fick svara på frågor om hur de upplevde att det var att cykla i Ystad. Intervjuerna genomfördes i november med människor som passerade kring Ystads station.

De frågor som ställdes var:

Hur ofta cyklar du?

Vad hindrar dig oftast från att cykla?

Vad skulle kunna få dig att cykla mer?

Vad anser du bör prioriteras i Ystad vid framtida satsningar på cykling?

Som stöd för de sista tre frågorna fanns det svarsalternativ. Till exempel om problematiken handlade om att cykelvägarna hade en dålig kvalitet eller inte underhölls, att det inte fanns några cykelvägar där man ville cykla, bristande trafiksäkerhet, att det var långa avstånd och därför inte lämpligt att cykla, brist på eller dåliga cykelparkeringar, belysning.

De flesta av de tillfrågade var flitiga cyklister och cyklade dagligen. Flera lyfte upp trafiksäkerheten som en brist, framförallt i korsningar längs med de större vägarna inom tätorten där det finns cykelväg på båda sidor om vägen till exempel Malmövägen. Där upplevdes att bilarna inte alltid var beredda på att det kan komma cyklister från ”fel” håll.

De som var nöjda med hur det var att cykla i Ystad pekade framförallt på allting fanns nära och att cykeln då var det naturligaste och enklaste transportmedlet.

På frågan vad som bör prioriteras i framtiden när det

gäller cykling så ansåg flera att det var bättre kvalitet på cykelvägarna. Belysning tyckte några var bristfällig idag. När det gällde frågan vad som skulle kunna få dig att cykla mer så hade majoriteten av svaren med själva cykelvägnätet att göra. Fler cykelvägar, att de cykelvägar som finns borde hålla en högre kvalitet och att bristande länkar i vägnätet åtgärdas.

Det som de flesta upplevde hindrade en från att cykla var vädret. Efter det var det framförallt kvalitén och underhållet av cykelvägarna som sågs som ett problem.



Cykelparkering vid Ystads station

Skyltning

I Ystads Kommun finns det ett flertal olika typer av skyltar riktade till cyklister när det gäller vägvisning. I detta avsnitt listas vilka som finns och vem som är ansvarig.



Röd vägvisningsskylt samt blå vägvisningsskylt är kommunen ansvarig för. Dessa finns framförallt inne i Ystad tätort.



Sverigeleden är en led som går på allmänna vägar genom Sverige. Det är Svenska Cykelsällskapet som har skyltat leden.



Informationsskylt till cyklister vid Ystads station uppsatt av kommunen.



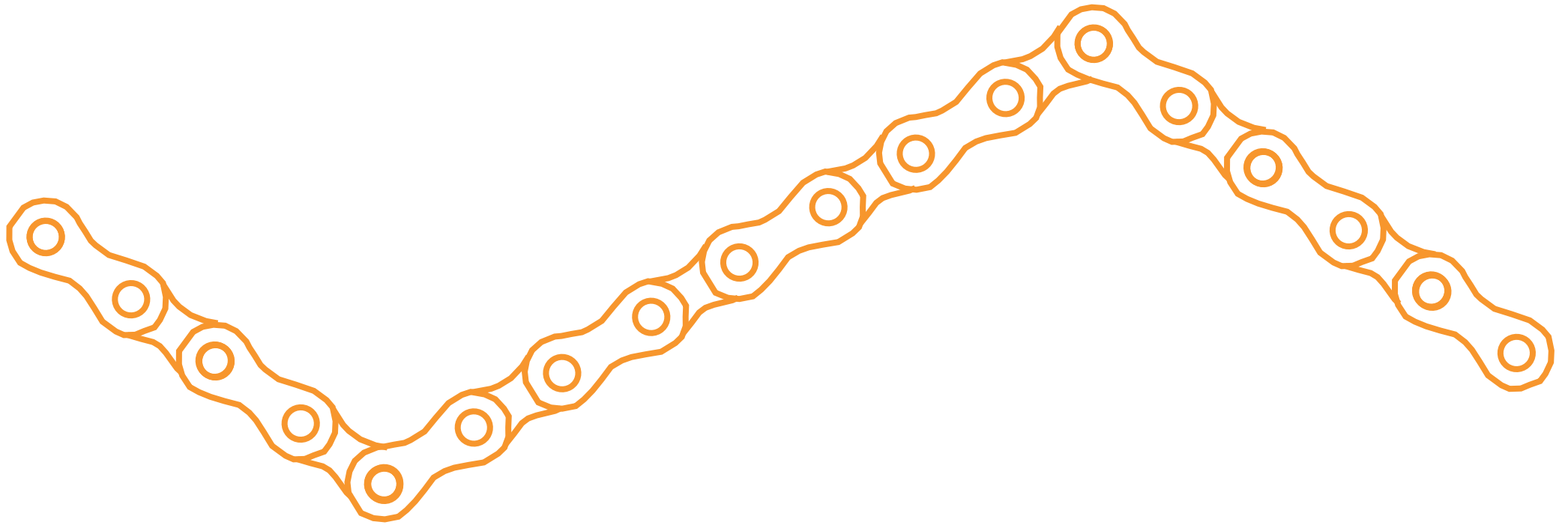
Cykelspåret är en led som följer Sveriges kuster. Det är Cykelfrämjandet som ansvarar för skyltningen.



Den gula skylten ansvarar Trafikverket för. Skylten visar rekommenderad väg för cykel i blandtrafik.



Gul vägvisningsskylt som Trafikverket ansvarar för.



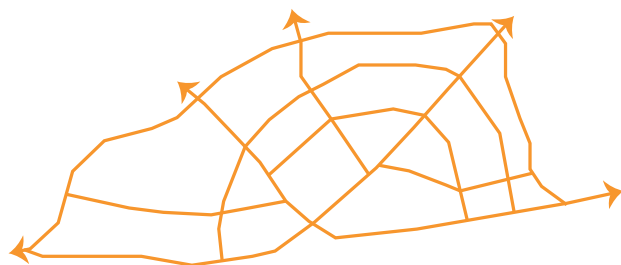
Strategier

Strategier

Det ska vara enkelt, attraktivt och säkert att cykla i Ystads kommun. Ett antal strategier har formulerats för att kunna fokusera det fortsatta arbetet mot att utveckla Ystad till att bli en bättre kommun att cykla i.

Strategierna är:

- (x) Koppla ihop staden med ett gent och sammanhängande cykelnät
- (x) Bättre standard på cykelvägnätet
- (x) Koppla ihop staden med landsbygden
- (x) Utveckla bytespunkterna
- (x) Information och skyltning



Koppla ihop staden med ett sammanhängande cykelvägnät

Separerade cykelbanor, cykelfält i gatorna och gator med blandtrafik ingår alla i stadens cykelnät. Det är viktigt att det finns en kontinuitet i detta cykelvägnät och att man som cyklist kan lita på att vägnätet hänger ihop och länkar samman viktiga målpunkter. Det är viktigt att cykelstråken är välplanerade och lätta att orientera sig i för att öka andelen cyklister i staden.

Ett tydligt huvudnät för cykeltrafik i Ystad bör arbetas fram. Detta huvudnät ska hålla en hög kvalitet vad gäller beläggning, skyltning och belysning. Detta cykelvägnät bör också gestaltas så att det är tydligt framgår att det är avsett för cyklister, dels för att underlätta orienterbarheten och framkomligheten för cyklister men också för att bättre kunna hantera konflikter med andra trafikslag exempelvis kring korsningar.

Vid planering av nya cykelstråk är det också viktigt att tänka på stråkens placering i staden. Cykelvägar som går genom grönområden kan vara attraktiva dagtid, men när det är mörkt och dessa är ödsliga och folktomma kan de upplevas som otrygga. Längs de större cykelstråken är det fördelaktigt med belysning för att öka tryggheten men det löser inte alla problem. Det är då viktigt att det finns alternativa vägar



Cykelstråk genom Lugnet i Malmö

att välja på.

Cykelvägnätet inne i Ystad har idag en del felande länkar. Till exempel kan det vara problematiskt att på cykel ta sig i öst-västlig riktning genom staden.

Viktiga målpunkter för cykelvägnätet att nå i staden är bland annat skolor, arbetsplatser, affärer, bytespunkter för kollektivtrafiken.



Bättre standard på cykelvägnätet

Beläggningsen på cykelvägnätet i Ystad ska hålla en god standard. För att hålla en hög kvalitet är det viktigt att underlaget är jämt och att kanter vid cykelöverfarter är tillräckligt avfasade. Då många cyklar även under årets kallare delar är det viktigt att framkomligheten för cyklister är god även då, framförallt inom tätorten. För pendlare till jobb och skolor är det viktigt att kunna lita på att cykelvägarna är körbara även vintertid. Växtligheten längs med cykelstråken får inte skymma sikten eller inskränka på framkomligheten.



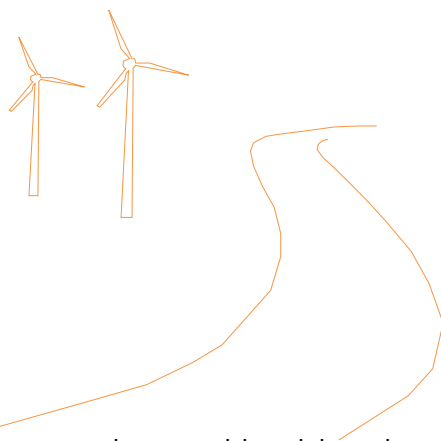
Cykelväg, Köpenhamn

Majoriteten av cykelolyckorna i kommunen är singelolyckor. Även om allt inte går att koppla till den fysiska miljön så har många av dessa olyckorna med dålig beläggning och underhåll av cykelvägarna att göra.

Ett sätt att underlätta prioriteringen i underhållsarbetet skulle vara att peka ut stråk och cykelvägar som är viktiga och används mycket så att dessa kan prioriteras i det kontinuerliga underhållsarbetet och därmed alltid kan hålla en hög kvalitet. Cyklister kräver bättre standard och kvalitet på vägbeläggningen än vad bilister gör.



Cykelväg vid Naestved station



Koppla ihop staden med landsbygden

Idag finns det cykelväg utbyggt till de största orterna i Ystads kommun. Detta nät knyter samman en majoritet av kommunens befolkning. Men det finns flera orter i kommunen som idag inte nås av cykelvägnätet till exempel Sövestad, Glemmingebro, Kåseberga, Löderup och Stora Herrestad. För att nå dessa orter är cyklister ofta förpassade till vägar med höga trafikmängder och hastighetsbegränsningar på 70 km/h och uppåt. Sommartid finns det dessutom många fler målpunkter utanför cykelvägnätet som kan vara intressanta att nå med cykel, till exempel badplatser och naturområden. Under den varmare delen av året är förutsättningarna för cykling som allra bäst och detta bör utnyttjas.

Turismen är viktig för Ystads Kommun. Den omsätter mycket pengar och sysselsätter många människor. Det finns en stor potential att utveckla cykelturismen runt Ystad. Österlen lockar många besökare sommartid med mycket sevärdheter och verksamheter. Att ha en väl utbyggd cykelinfrastruktur även på landsbygden stärker Ystad som besöksdestination.



Cykling på blandtrafikväg, Glemminge



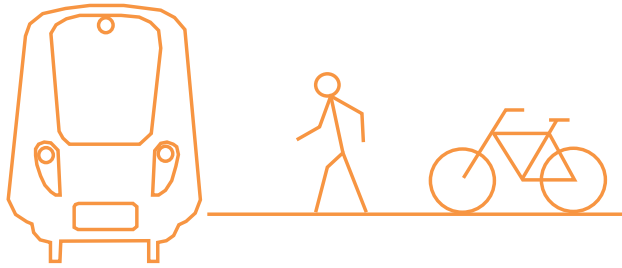
Militärvägen, Sandskogen Ystad



Grusväg norr om Ystad



Cykelväg längs med Östra kustvägen



Utveckla bytespunkterna

Ett sätt att få andelen cyklister att öka är att göra kombinationsresan smidigare och attraktivare. En kombinationsresa innebär till exempel att en del av resan görs med cykel och en del med kollektivtrafik. 40 % av Ystadbornas resor som är längre än 50 kilometer görs med tåg enligt resvaneundersökningen 2013. Att ha välfungerande, attraktiva och trygga stationer är då viktigt. Bytespunkter ska även fungera väl för cyklister. En välfungerande bytespunkt mellan olika trafikslag behöver således ha tillräckligt med cykel-parkeringar av hög kvalitet men också annan service som cyklister kan tänkas behöva. Detta är något som både skulle gynna kommunens invånare men även turister och andra som besöker Ystad tillfälligt.

Cykelparkeringarna kring Ystads station har idag en hög beläggning. På vissa platser försvåras framkomligheten av parkerade cyklar som står utanför cykelställen. Det är av vikt att det finns bra och tillräckligt många cykel-parkeringar som dessutom är anpassade för olika sorters cyklar. Parkeringar bör placeras så att det är enkelt och naturligt att använda dem. För att de ska upplevas som tryggt att använda cykel-parkeringarna bör de ligga synligt och vara väl upplysta. Där parkering förväntas ske under längre tid bör cykelställen vara väderskyddade och stöldsäkra. Cykelställ där det går att låsa fast ramen samt möjligheter att låsa in sin cykel för de som önskar det borde finnas.

En satsning på bättre service för cyklister är också viktig. Idag finns det till exempel möjlighet att pumpa sin cykel vid stationen i Ystad. Denna typ av faciliteter bör övervägas på fler platser i kommunen som är strategiskt viktiga för cyklister.

Goda exempel på hur man kan arbeta kring bytespunkter för att förbättra cyklisternas tillgänglighet finns i närområdet. I Malmö finns till exempel "Bike n ride" anläggningar vid tågstationerna. På dessa finns möjlighet att parkera sin cykel under tak. Det finns även väntrum, luftpumpar, förvaringsskåp för kläder och hjälmar, realtidinformation om tåg och bussar samt cykelbutik med verkstadsfunktion.



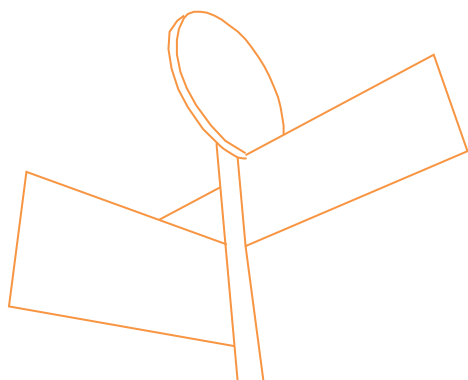
Luftpump vid hållplatsen Universitetssjukhuset, Lund



"Bike n ride" Hyllie



"Bike n ride" Malmö central



Information och skyltning

Över hälften av alla resor under fem kilometer i kommunen görs med bil. Kommunikationsinsatser kan vara ett sätt att hjälpa till att flytta över vissa av dessa bilresor till cykeln. Nya fysiska investeringar som görs för cyklister kan få ett betydligt större genomslag om de kompletteras med kampanjer och kommunikation. Kommunen kan erbjuda verktyg för att öka tillgängligheten för cyklister och kontinuerligt informera om cykelvägar, cykelparkeringar och annan service för cyklisterna.

Att det är lätt att hitta och orientera sig är viktigt för att fler ska välja cykeln. Detta kan underlättas genom skyltning. Viktiga stråk kan skyltas upp tydligare och ges namn. Avstånd till angivna målpunkter på skyltarna kan också visas.

Det är viktigt att det finns en övergripande tanke när det gäller skyltningen. Idag finns flertalet olika varianter på vägvisningsskyltar för cyklister. I olika kommuner gör man på olika vis. Det är av vikt att det finns riktlinjer kring hur skyltning i kommunen ska utformas för att denna ska vara så enhetlig som möjligt. Detta bör samordnas med grannkommunerna. Målsättningen bör även vara att sträva efter en regional samsyn kring skyltningen. I framtiden bör skyltning-



Vägvisning av stråk, Köpenhamn



På Bornholm finns flertalet cykelleder som givits lednummer för ökad orienterbarhet vilket även visas på vägvisningsskyltar. Cykelled 10 går Bornholm runt.



Vägvisningsskylt, Malmö

en i Ystads kommun ske i enlighet med de riktlinjer som Trafikverket arbetar med att ta fram bland annat i ”Vägledning för regional cykelvägvisning”.

Cykelvägvisningen är ett sätt att marknadsföra cykelvägnätet och låta människor själva bilda sig en uppfattning om vad som är tillgängligt att nå med cykel.



Cykelbarometer på väg mot stationen som visar antalet cyklister som passerat under dagen samt hur lång tid det är till nästa tågavgång. Naestved, Danmark.

Fortsatt arbete

I cykelstrategin behandlas cyklingen i kommunen på en övergripande nivå och redogör för nuläget samt inriktning på fortsatt arbete för att främja cykling. Mycket av det som uppmärksammats i arbetet med cykelstrategin kommer att ligga till grund för och följas upp genom ett framtagande av en cykelplan. Cykelplanen kommer att innehålla åtgärdsförslag för bland annat cykelvägar, cykelparkeringar och åtgärder för att underlätta och förbättra säkerheten för cyklister i kommunen. Cykelplanen ska behandla hela kommunen och inte bara centralorten då förutsättningarna för cyklingen på landsbygden identifierats som viktiga att förbättra.

Referenser och underlagsmaterial

Bedre samspil mellem cyklen og den kollektive trafik (2009) Trafikstyrelsen

Gör plats för cykeln: vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra. 1. uppl. (2010). Karlskrona: Boverket

Hydén, Christer (red.) (2008). Trafiken i den hållbara staden. 1. uppl. Lund: Studentlitteratur

Idékatalog för cykeltrafik, 2012

Jägerhök, Tove (2011) Cykelstaden – En idéskrift om stadsplanering för mainstreamcyklistens återkomst (2011) White Arkitekter AB och Spacescape

Resvaneundersökning för Skåne 2013 – Kommunrapporter (2014)

Statistiska centralbyrån (2012) Tätorter 2012

Trafikverket (2014) Vägledning för regional cykelvägvisning

Tyréns AB, (2014) Ystad som handelsplats, attitydundersökning 2014

Wallberg, Sari (2010). GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting